Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6638**
16. Wahlperiode 10. 10. 2007

Antrag

der Abgeordneten Ernst Burgbacher, Sibylle Laurischk, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Integrierte Planung für Schiene und Straße im Rheingraben – Gesamtverkehrskonzept Südbaden

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Mengenwachstum des Güterverkehrs auf der Straße und die Schiene übertrifft alle Erwartungen. Die Güterverkehrsentwicklung in Deutschland wird nicht nur im Planungshorizont des Bundesverkehrswegeplans (bis 2015), sondern auch in den darauf folgenden Jahrzehnten weiter steil ansteigen. Eine im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellte Langfristprognose geht von einer Verdopplung der Güterverkehrsleistung von heute rund 600 Milliarden Tonnenkilometer auf mehr als 1 200 Milliarden Tonnenkilometer bis zum Jahr 2050 aus. An diesem Wachstum werden die Verkehrsträger Straße und Schiene gleichermaßen teilnehmen, ohne dass sich die jeweiligen Anteile am Verkehrsmarkt verändern werden.

Der weitere Anstieg des Güterverkehrs auf Straße und Schiene ist eine kaum vermeidbare Konsequenz zukünftigen Wirtschaftswachstums in Deutschland und Europa. Es ist aber dringend erforderlich, die für Mensch und Umwelt resultierenden Belastungen soweit wie möglich zu reduzieren. Das gilt in besonderem Maße auch für die Lärmbelastung an Verkehrswegen. Der Rheingraben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Straße und Schiene bilden die Zulaufstrecke für den Alpenquerenden Verkehr und sind Teil eines äußerst stark belasteten Verkehrskorridors in Europa. Dieser Korridor verbindet die Nordsee mit dem Mittelmeer, die Nordseehäfen mit dem Binnenland bis nach Südeuropa und deutsche Ballungsräume mit hoher Wertschöpfung wie das Ruhrgebiet, den Rhein-Main-Raum, das Rhein-Neckar-Gebiet und den Oberrhein. Der Verkehrskorridor im Rheingraben ist Bestandteil des europäischen Infrastrukturleitplans und des „transeuropäischen Verkehrsnetzes“.

Für den Verkehrsträger Schiene ist im transeuropäischen Verkehrsnetz unter Nummer 24 u. a. das Ausbauvorhaben Karlsruhe-Basel dokumentiert. Dieses Projekt hat auch als Zulaufstrecke zur „neuen Eisenbahn Alpentransversale“ (NEAT) – der neuen Alpenuntertunnelung in der Schweiz – besondere Bedeutung. Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn soll nicht nur durch den Einbau moderner Betriebsleittechnik, sondern auch durch den stufenweisen viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe erhöht werden. Der Streckenabschnitt zwischen Raststatt Süd und Offenburg ist bereits in Betrieb. Nicht realisiert sind die Maßnahmen zwischen Karlsruhe und Raststatt und zwischen Offenburg und Basel.

Die Menschen in Südbaden erwarten zu Recht, dass ihren Bedürfnissen nach Lärmschutz und nach einer landschaftsverträglichen Verkehrsplanung Rechnung getragen wird. Eine Beeinträchtigung der Anwohner durch Lärm, Flächenverbrauch und ggf. auch Eingriffe in das Eigentumsrecht werden unvermeidbar sein. Die Akzeptanz dieser Eingriffe kann jedoch in entscheidender Weise erhöht werden, wenn auf die Bedürfnisse des Umwelt- und Lärmschutzes mit integrierten Lösungsansätzen bei der Verkehrswegeplanung und insbesondere der Trassenführung geantwortet wird.

Für den Rheingraben südlich von Offenburg bis zur Einmündung in die Westumfahrung Freiburgs ist die Verlagerung der Neubautrasse an die Bundesautobahn 5, also eine Bündelung von Schiene und Straße die beste Lösung. Durch die Bündelung der Linienführung von Straße und Schiene werden die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt am wirkungsvollsten reduziert. Im Westen Freiburgs bis zum Nordportal des Mengener Tunnels muss eine Trassenabsenkung angestrebt werden. Vom Südportal des Mengener Tunnels bis südlich von Buggingen ist eine teilgedeckelte Tieflage notwendig. Um eine Zerschneidung der Stadt Offenburg zu verhindern, ist die Unterfahrung in einem Tunnel erforderlich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in Abstimmung mit der Landesregierung Baden-Württemberg und dem Eisenbahnbundesamt sowie der Deutschen Bahn AG folgende Planungsmaßnahmen für die Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel zu prüfen:
   - Tunnel-Lösung für die Stadt Offenburg;
   - Bündelung der Linienführung von Bundesautobahn 5 und der Neubautrasse südlich von Offenburg bis zur Einmündung in die Westumfahrung Freiburg;
   - Trassenabsenkung westlich von Freiburg bis zum Nordportal des Mengener Tunnels;
   - Trassenabsenkung mit Teildeckelung vom Südportal des Mengener Tunnels bis südlich von Buggingen;
2. dem Deutschen Bundestag zeitnah einen Bericht über den Planungsstand und die Vorstellungen der Bundesregierung zur Realisierung einer landschaftsgerechten Trassenführung und eines größtmöglichsten Lärmschutzes für die Anwohnerschaft vorzulegen.

Berlin, den 10. Oktober 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333